

Piattaforme dei trasporti nell'area d'intervento di Lucerna Sintesi del rapporto finale

Studio nell'ambito del programma Piattaforme dei trasporti



IMPRESSUM

Committente

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), Traffico d'agglomerato

Partner

Cantone Lucerna

Cantone Nidvaldo

Cantone Svitto

Ufficio federale delle strade (USTRA)

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Autori

Stephan Erne, ewp AG (responsabile)

Roman Frick, Infrac (vice responsabile)

Alice Chappuis (ewp AG)

Francesca Foletti (Infrac)

Gallus Hess (ewp AG)

Jan Hug (ewp AG)

Corin Meier (ewp AG)

Direzione del progetto

Regina Witter, Ufficio federale dello sviluppo territoriale

Helene Bisang, Ufficio federale dello sviluppo territoriale

Gilles Chomat, Ufficio federale dello sviluppo territoriale

Patrick Abegg, Cantone Lucerna

Mike Siegrist, Cantone Lucerna

Daniel Heer, Cantone Lucerna

Ueli Betschart, Cantone Svitto

Markus Meisinger, Cantone Nidvaldo

Illustrazioni

ewp AG, Infrac

Fonti

Versione completa in tedesco e francese

Versione numerica: www.aren.admin.ch

Qual è l'obiettivo dello studio?

Il programma Piattaforme dei trasporti (PPT) è stato lanciato alla fine del 2019 da Confederazione, Cantoni (DCPA), Unione delle città svizzere e Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) per promuovere la pianificazione e l'implementazione di piattaforme dei trasporti più attrattive. In primo piano vi sono un coordinamento mirato e un'interconnessione dei mezzi di trasporto, le gerarchie della rete, la pianificazione globale di territorio e trasporti nonché la gestione della domanda a tutti i livelli statali. Le considerazioni sul significato e la tipizzazione già integrate nel piano settoriale dei trasporti (parte programmatica) servono come base, ma dovranno essere ulteriormente sviluppate e concretizzate. Per piattaforme dei trasporti si intendono punti nodali nazionali e interregionali nel sistema dei trasporti, che a seguito della loro complessità presentano un'elevata necessità di coordinamento tra i diversi attori e che sulla base della loro importanza interregionale hanno una quota considerevole di utenti estranei al luogo. Una piattaforma dei trasporti non può mai essere considerata fine a sé stessa, ma va integrata in un sistema globale comprendente stazioni, fermate, reti stradali e percorsi.

Per approfondire il ragionamento sulle piattaforme dei trasporti e sul relativo coordinamento tra i vari livelli statali, la Confederazione intende sviluppare, d'intesa con i Cantoni, gli agglomerati e i Comuni, pianificazioni/concezioni e progetti finalizzati a tale scopo fino alla loro implementazione in aree modello. Con il presente studio è stata elaborata, ai sensi di un progetto pilota, una pianificazione strategica in relazione alle piattaforme dei trasporti nell'area d'intervento di Lucerna, che potrà costituire un modello precursore per una pianificazione sui generis, trasferibile in tutte le aree d'intervento della Svizzera. Sulla base dell'esempio dell'area d'intervento di Lucerna, lo studio mira a sviluppare una metodologia semplice applicabile in modo unitario per la tipizzazione e la localizzazione delle piattaforme dei trasporti. L'elaborazione dello stesso avviene in un processo congiunto con la partecipazione di rappresentanti della Confederazione, dei Cantoni, delle regioni e delle imprese di trasporto. La metodologia viene utilizzata per l'area d'intervento di Lucerna, sviluppando un obiettivo concreto con orizzonte temporale 2040 per le piattaforme dei trasporti. Nella conclusione vengono infine formulate indicazioni orientative su come raggiungere tale obiettivo. Lo studio rappresenta un quadro di orientamento per la localizzazione e la tipizzazione di piattaforme dei trasporti, da concretizzare nell'implementazione a livello regionale e da approfondire nel processo politico relativo all'analisi delle esigenze locali. Queste considerazioni valgono anche per la questione dei finanziamenti. Lo studio deve soddisfare il criterio della semplicità metodologica nonché i molteplici requisiti di precisione regionale e di considerazione delle particolarità locali.

Quali metodi sono stati sviluppati?

Sulla base di una vasta analisi della letteratura scientifica in materia, sono stati valutati le correlazioni più importanti, i fattori di successo e i risultati metodologici sulle piattaforme dei trasporti. Il modello d'efficacia scaturito suddivide le interazioni delle piattaforme dei trasporti sul territorio: le interazioni relative a strutture di trasporto e territoriali di grandi dimensioni sono determinanti per la tipizzazione e la localizzazione delle piattaforme dei trasporti; le interazioni relative a strutture di piccole dimensioni sono invece determinanti per un'adeguata gestione a livello locale di tutte le piattaforme dei trasporti.

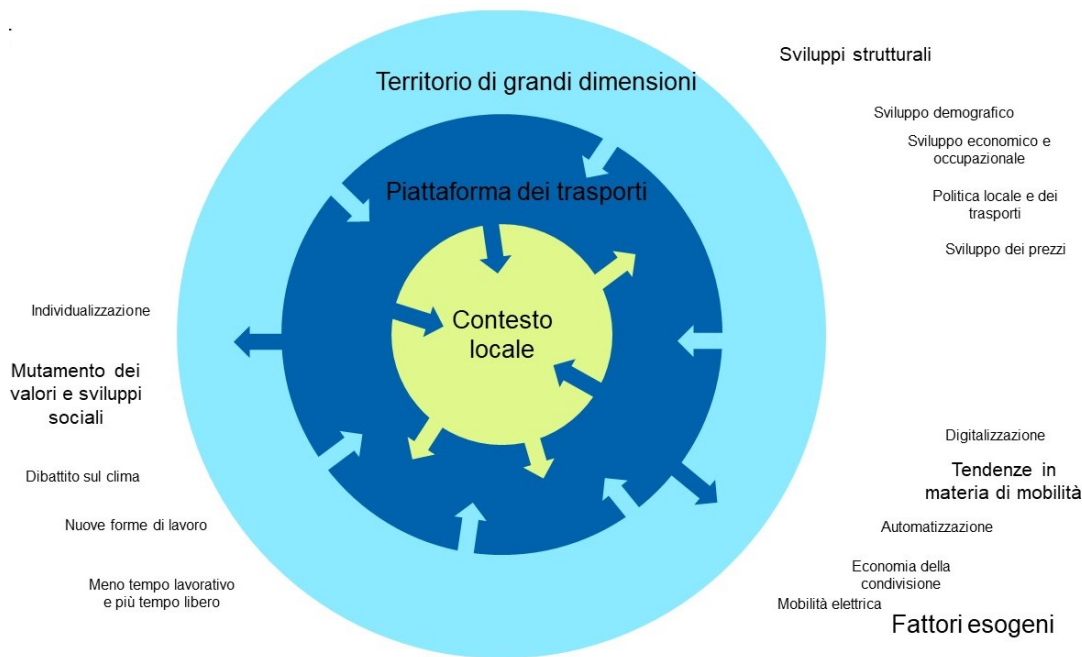


Figura 1: modello di efficacia delle piattaforme dei trasporti in un contesto territoriale locale e in un'area di grandi dimensioni

A seguito delle considerazioni summenzionate e sulla base delle interazioni in un contesto territoriale di grandi dimensioni, sono stati sviluppati metodi specifici per la tipizzazione e la localizzazione corrispondenti alle diverse piattaforme dei trasporti.

- Per la tipizzazione e la localizzazione di **piattaforme dei trasporti TP-TP**, l'interconnessione di diverse offerte dei TP è decisiva per favorire ulteriori forme di mobilità urbana (traffico pedonale e ciclistico, offerte di condivisione). Di conseguenza è stata sviluppata una metodologia che si differenzia, da un lato, in base alla qualità dell'offerta dei TP (traffico a lunga distanza con/senza funzione di nodo, densità dell'offerta della rete celere [S-Bahn] e bus) e, dall'altro, in base alla struttura territoriale della piattaforma dei trasporti corrispondente (tipologia dei Comuni specifica secondo le categorie esistenti). La scelta delle piattaforme dei trasporti appropriate e la rispettiva categorizzazione è il frutto di una matrice composta dalle due dimensioni descritte.
- Gli interscambi intermodali dall'automobile privata ai TP sono opportuni nell'ottica globale dei trasporti e consentono, grazie all'ottima offerta nel settore dei TP garantita su quasi tutto il territorio svizzero, di rendere accessibili anche le regioni periferiche. In questo contesto le **piattaforme dei trasporti TIM-TP** devono essere realizzate in particolare in prossimità delle stazioni ferroviarie, luoghi raggiungibili facilmente e in tempi brevi da comparti con uno scarso livello di accessibilità con i TP e da dove sono garantiti collegamenti diretti e rapidi con i TP verso importanti destinazioni. Visto e considerato che può essere preso in considerazione un numero relativamente elevato di fermate, è stata inoltre sviluppata una metodologia qualitativa per identificare ubicazioni adeguate.

Come accennato in precedenza, l'interscambio tra TP, traffico pedonale e ciclistico (TPC) e le offerte di condivisione è rilevante per tutte le piattaforme dei trasporti TP-TP; tuttavia, proprio a seguito dell'importanza generale, non ha influenza sulla categorizzazione e la localizzazione delle piattaforme dei trasporti. Per garantire un'elevata qualità degli interscambi sono determinanti le interazioni relative alle strutture di piccole dimensioni secondo il modello d'efficacia e, di conseguenza, un'ac-

curata implementazione delle piattaforme dei trasporti. Le corrispondenti indicazioni sono state integrate nella descrizione delle singole piattaforme TP-TP. Sulla base dei risultati emersi da studi scientifici in materia, si rinuncia a considerare l'interscambio TIM-TIM (Carpooling/Park+Pool/condivisione dell'auto) come una categoria di piattaforma a sé stante, poiché nel suo complesso il potenziale risulta esiguo.

Alla luce della metodologia descritta, in un'area d'intervento si possono distinguere i seguenti tipi di piattaforme dei trasporti:

- Tipo 1: Piattaforme dei trasporti principali (nodi ferroviari d'importanza nazionale nello spazio urbano)
- Tipo 2: Piattaforme dei trasporti secondarie (nodi ferroviari regionali volti a decongestionare il tipo 1)
- Tipo 3: Piattaforme dei trasporti urbane/di quartiere (importanti fermate ferroviarie con un'ampia offerta di bus in spazi urbani densi)
- Tipo 4: Piattaforme dei trasporti di interconnessione (importanti nodi ferroviari negli agglomerati più piccoli o nello spazio rurale)
- Tipo 5: Piattaforme dei trasporti regionali (importanti fermate ferroviarie con un'ampia offerta di bus in spazi urbani di bassa densità o in spazi rurali)
- Tipo 6: Piattaforme dei trasporti per il raggruppamento del TIM e l'interscambio con i TP

Le piattaforme dei trasporti TIM-TP (tipo 6) possono essere combinate anche con una piattaforma TP-TP del tipo 4 o 5. Una tale combinazione richiede una pianificazione, organizzazione e gestione della piattaforma particolarmente meticolose, con corrispondenti misure accompagnatorie.

Per il Piano settoriale dei trasporti sono rilevanti solo le piattaforme dei trasporti con funzione di nodo nel traffico nazionale a lunga distanza. Questa considerazione riguarda i tipi 1, 2 e 4. La scelta di queste località deve essere coordinata con l'offerta nazionale di TP (incluse le più importanti coincidenze).

Quali risultati concreti emergono per l'area d'intervento di Lucerna?

La metodologia descritta poc'anzi è stata applicata nell'area di Lucerna. È stato dimostrato che i metodi con dati di pianificazione unitari a livello nazionale possono essere applicati sia allo stato attuale che per un orizzonte previsionale fino al 2040 (dopo l'implementazione della stazione di transito e il bypass di Lucerna). Le località identificate e la loro assegnazione ai vari tipi sono state esaminate con i rappresentanti dell'area d'intervento e valutate adeguate e comprensibili. Sulla base di questo studio, nel quadro delle prossime pianificazioni (studi cantonali sulle piattaforme dei trasporti, programmi d'agglomerato) sarà possibile approfondire le modalità con cui i singoli tipi di piattaforme potrebbero essere organizzati in modo specifico, individuare il maggiore fabbisogno d'intervento in particolare secondo una prospettiva regionale e definire con quali misure ad hoc avviare al problema specifico.

La metodologia consente una categorizzazione e una valutazione uniforme delle piattaforme dei trasporti significative sul piano nazionale, favorendo inoltre lo sviluppo di una strategia comprensibile per le piattaforme significative a livello regionale nell'area d'intervento. Le discussioni con gli attori regionali dimostrano inoltre la valenza di una valutazione dettagliata di questa parte concettuale regionale, a seguito del presente studio, da parte delle autorità preposte alla pianificazione, al fine di approfondire gli obiettivi e le particolarità regionali e di concretizzare l'attuazione degli stessi. In tal senso, la strategia con i diversi tipi di piattaforme non prevede una gerarchia, bensì costituisce una base per la successiva gestione cantonale e regionale e per la pianificazione di dettaglio dei vari tipi di piattaforme dei trasporti.

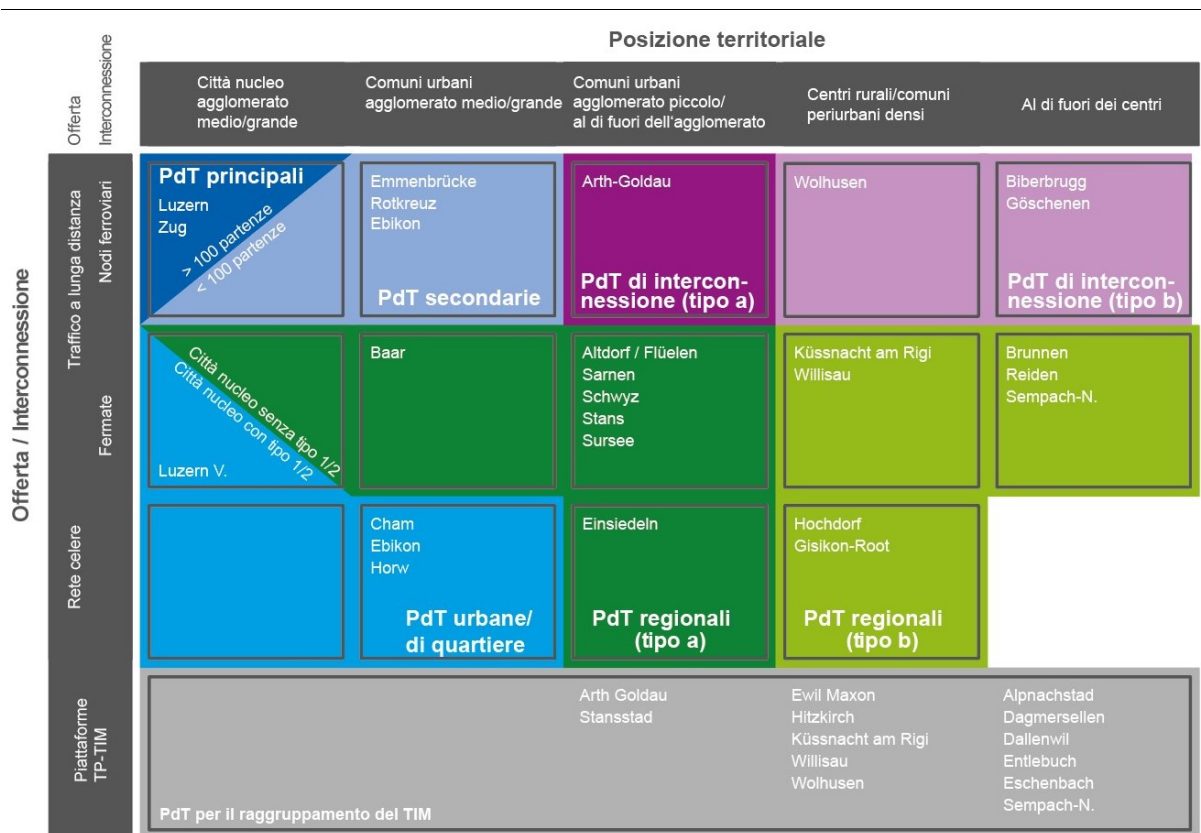


Figura 2: Strategia Piattaforme dei trasporti 2040 area d'intervento Lucerna: Panoramica delle ubicazioni a seconda del tipo

Come attuare la strategia?

La presente strategia fornisce la base di discussione tesa a portare avanti, tenendo conto dei criteri oggettivi e quantitativi, la collaborazione tra Confederazione, Cantone, regione, Comuni, imprese di trasporto e privati. La comparabilità con altre aree d'intervento agevola la Confederazione, i Cantoni e le imprese di trasporto nel definire gli aspetti inerenti il finanziamento e la prioritizzazione. Inoltre, la strategia consente un'integrazione nel sistema globale dei trasporti a livello regionale e interregionale e fornisce indicazioni circa le misure accompagnatorie da attuare al fine di raggiungere l'efficacia auspicata delle piattaforme dei trasporti.

Quali sono i risultati da ritenere per l'attuazione in altre aree d'intervento?

La presente metodologia si basa su un metodo facilmente comprensibile e consolidato che tenendo in considerazione criteri quantitativi unitari sul piano nazionale permette di formulare una tipizzazione delle piattaforme dei trasporti. La metodologia può quindi essere applicata anche ad altre aree d'intervento della Svizzera. Offre infatti un quadro di orientamento e una base di discussione per ulteriori approfondimenti nella corrispondente area d'intervento. Per tenere conto delle grandi differenze regionali delle aree d'intervento della Svizzera, vanno esaminati e, se del caso, adeguati i valori soglia definiti per i tipi rilevanti a livello regionale. La metodologia lascia deliberatamente spazio per precisazioni e interpretazioni specifiche regionali della tipizzazione nell'ambito dei successivi processi politici regionali.